NUMER ZAWIERA: Rezultaty rozgrywki o Grand-Prix i Mistrzostwa motocyklowego Polski na 1929 r. „W toku rozważań“, „Holenderskie Tourist Trophy“, Raid Pań, „Jak cofać samochodem“, „Klekotanie tłoków“, „Przysposobienie motocykla do zawodów“, „Jakie potrzeby ma automobilista“, „O puhar Schneidera“, „Setny jubileusz autobusu“ i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Poznańska 22, tel. 85-68. P. K. O. 16.940.—Upoważniony oddział „AUTOLOTU“ na Górny Śląsk: Katowice, Drzymały 1, tel. 31-21.

Rok II. | 3 wrzesień 1929 r. | Nr. 36 (64).

BRUDES

zwycięzcą Grand-Prix. Wargin, Malicki i Poschadel mistrzami Polski na rok 1929.

Przy sprzyjającej, chociaż może zbyt upalnej pogodzie, rozegrane zostały w niedzielę 1 września na obwodzie szos pod Katowicami, drugie z kolei międzynarodowe wyścigi motocyklowe o Grand Prix i o Mistrzostwo Polski. Odniosły one wielki sukces, pod względem organizacyjnym i sportowym. Udział w zawodach wzięło 43 motocyklistów z Polski, Niemiec i Gdańska, a liczbę widzów przybyłych przyglądać się wyścigom oceniać można najskromniej na 100.000 osób.

Start wyścigu nastąpił o godzinie 13.40 przy wspaniałych trybunach, wzniesionych obok szosy Giszowiec-Murcki. Trasa biegu, bardzo urozmaicona i dosyć trudna, ze względu na nie wszędzie dobry stan nawierzchni, oraz szereg ostrych zakrętów, wiodła przez Murcki, Wesołą, Krasów, Kostowy, Brzezinkę, Mysłowice i Giszowiec. Długość jednego okrążenia toru wynosiła 27,4 klm. Motocykle kategoryj 175 i 250 ccm. miały do przebycia dziewięć okrążeń toru czyli 246,6 klm., dla wszystkich zaś wyższych kategoryj przepisane było jedenaście okrążeń, czyli 301,4 klm.

Wyścig minął pod znakiem bezapelacyjnej przewagi, dwóch niemieckich jeźdźców: Hutha i Brudesa, którzy na motocyklach B.M.W. zdystansowali wszystkich swych przeciwników, uzyskując niemal jednakowy czas z fantastyczną wprost szybkością przeciętną 100 klm./g. Przez dziesięć okrążeń prowadził Huth i dopiero na ostatnim zakręcie Brudes zdołał go wyminąć, wygrywając o dwie sekundy.

Dalsze dwa miejsca w ogólnej klasyfikacji zajęli również niemieccy jeźdźcy: Klein na D.K.W. i Ernst na A.J.S. Dopiero na piątem miejscu klasyfikował się najlepszy jeździec polski, Poschadel na A.J.S.

Znany motocyklista warszawski Witold Rychter, wycofał się odrazu w pierwszem okrążeniu z powodu defektu koła. Po przebyciu kilku okrążeń, odpadła również jedyna motocyklistka biorąca udział w wyścigu, pani Loteczkowa ze Lwowa.



Imponujący przykład wspaniałej techniki jazdy. Dwaj zawodnicy, biorący ostry wiraż, pochyleni jednakowo— tyle, ile trzeba, aby wziąć skręt pewnie i z najmniejszą stratą czasu.

W poszczególnych kategorjach ostateczna klasyfikacja wypadła następująco:

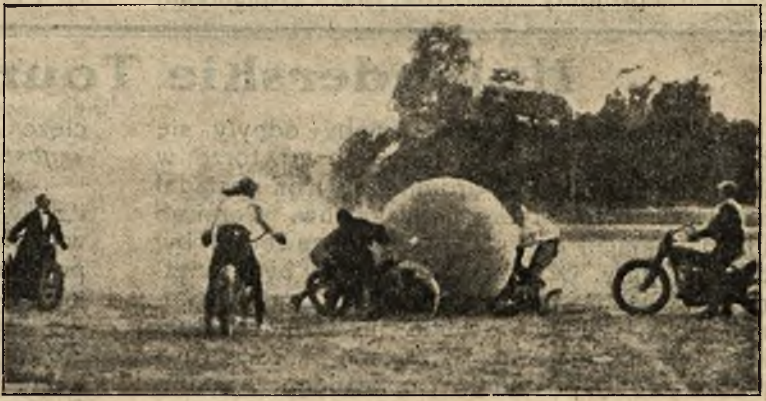
Kat. 175 ccm.: 1) Malicki (James) 3 g. 56 m. 57 s., szybkość średnia na godzinę 63 klm.; 2) Przybyła (Monet Goyon) 4 g. 02 m. 08 s.; 3) Pielawski (Monet Goyon) 4 g. 57 m. 38,4 s.

Kat. 250 ccm.: 1) Wargin (D. K. W.) 2 g. 52 m. 30,4 s., szybkość średnia na godzinę86 klm.; 2) Horwitz (D.K.W.) 2 g. 53 m. 30,4 s.; 3) Kremmin (D.K.W.) 4 g 12 m. 50 s.

Kat. 350 ccm.: 1) Klein (D.K.W.) 3 g. 12 m. 33,4 s., szybkość średnia na godzinę 93,6 klm.; 2) Ernst (A.J.S.) 3 g. 17 m. 12,4 s.; 3) Poschadel (A.J.S.) 3 g. 55 m. 10,8 s.; 4) Heryng (Raleigh) 3 g. 40 m. 14 s.

Kat. 500 ccm.: 1) Roehr (Ariel) 3 g. 39 m. 19,6 s., szybkość średnia na godzinę 84 klm.; 2) Drews (D.K.W.) 3 g. 50 m. 46 s.; 3) Radzicki (Ariel) 5 g. 2,4 m. 8 s.

Kat. powyżej 500 ccm.: 1) Brudes (B.M.W.) 3 g. 01 m. 45,2 s., szybkość średnia na godzinę 100 klm.; 2) Huth (B.M.W.) 3 g. 01 m. 47,2 s.; 3) Łapin (A.J.S.) 3 g. 51 m. 52,0 s.



„Harley'owcy z zachodniej Virginji, urozmaicają swój motorowy program, jak to przedstawia fotografja, bardzo oryginalnemi zapasami — grą w football motocyklowy.

Nagrodę Grand Prix Polski, ofiarowaną przez p. Prezydenta Rzeczypospolitej zdobył zatem Brudes na motocyklu B.M.W. Tytuły Mistrzów Polski otrzymali: w kategorji 175 ccm. Malicki, w kat. 250 ccm. Wargin i we wszystkich pozostałych kategorjach Poschadel, który miał najlepszy czas ze wszystkich jeźdźców polskich. Zaznaczyć należy, że Wargin i Poschadel zdobyli tytuły Mistrzów po raz drugi z kolei.

Marjan Krynicki.

W TOKU ROZWAŻAŃ.

Nie wiem, czy istnieje dla publicysty rzecz milsza ponad stwierdzenie, iż rzucane przez niego na łamach prasy fachowej myśli, znajdują w społeczeństwie pewien oddźwięk. Przyznaję, iż dla mnie jest to może najpoważniejsza nagroda za pracę—i z tą nagrodą spotkałem się właśnie po poprzednim moim artykule. Wywołałem dyskusję, która nie przeniosła się jeszcze na łamy prasy—to jest może zrozumiałe, czekano bowiem słusznie, na zapowiedziany przezemnie dalszy ciąg — i ten dalszy ciąg, właśnie odroczyć nieco muszę i zastanowić się, raz jeszcze nad pewnemi sprawami.

Powiedziałem tedy, iż produkcję krajową uważam za rzecz konieczną i możliwą. Konieczną—dla tylokrotnie już cytowanych względów, możliwą—bo mamy własnych i uzdolnionych konstruktorów, mamy materjały, mamy robotnika. Odpowiedziano mi na to: nie mamy praktyki warsztatowej.

Owszem, zgodzić się gotów jestem z takim, dość mocnym argumentem, gdyby nie fakt, iż praktyka warsztatowa w poszczególnych dziedzinach, jest u nas rozwinięta i że mniejszym będzie grzechem, sprowadzenie z zagranicy pierwszorzędnego fachowca - instruktora, mniejszym wydatkiem wysłanie na praktykę kilku co zdolniejszych warsztatowców z Polski, niż wydawanie setek tysięcy dolarów, na import mniej lub więcej dobrych samochodów zagranicznych.

Powiedziano mi, iż za pierwsze polskie samochody, produkowane bez wystarczającej jeszcze praktyki warsztatowej, płacić będą ich nabywcy. A czy my, proszę panów, kupując lat temu dziesięć, świetnego dziś Austro-Daimlera, nie płaciliśmy potężnego frycowego w stosunku do tych, którzy go dziś kupują? A czy my, proszę panów, płacąc dziś za tego samego Daimlera, nie płacimy potężnego frycowego w stosunku do naszych synów, którzy kupią go za lat 10 czy 20? Technika warsztatowa przecież na miejscu nie stoi, idzie naprzód, polepsza się, przyczynia się do coraz lepszego wytwarzania produktu, tem samem polepsza sam produkt, tem samem kupujemy rzeczy nietylko coraz droższe, ale i coraz lepsze. Tylko— że Austro-Daimler *zaczął kiedyś produkować.* I nie miał tej techniki warsztatowej ani materjałowej, jaką posiada dziś. On i dziesiątki innych. A jednak przecież ludzie te samochody kupowali, czego dowodem, że fabryka istnieje, rozwija się, polepsza produkcję. Dobrze mówię—czy źle?

Argumenty, jakie rzuca sie dziś przeciwko rozpoczęciu produkcji krajowej, są niewątpliwie dobrze przemyślane, opierają się niewątpliwie na dobrych informacjach o pewnych zamierzeniach — niemniej jednak nie są przekonywujące. Są to argumenty ludzi, którzy słusznie chcieli by widzieć polski samochód, jako coś pierwszorzędnie doskonałego, jako

coś bezkonkurencyjnego. Taki piękny pogląd jest jednak błędny. Spróbujmy zrobić na razie rzecz dobrą, poprawiajmy—doskonałość przyjdzie z czasem. Ale spróbujmy.

Że zaś rzecz dobrą zrobić możemy—tego mamy dowody. Zważmy: w nieznanych nigdzie indziej warunkach, oparty na zasadach współpracy, bez wielkiego krzyku, hałasu i reklamy, raczej w ciszy absolutnej—powstał samochód Mrajskiego i powstał samochód dobry. Mówi się od dłuższego czasu o jego produkcji, szereg osób i przedsiębiorstw interesuje się nim—a jednak samochód Mrajskiego istnieje *tylko jeden:* ten próbny. Jest to najżywotniejszym bodaj przykładem z jednej strony, niezrozumienia przez tych, którzy to zrozumieć powinni, *możliwości krajowej dobrej produkcji*, z drugiej zaś braku zainteresowania się, tą dobrą krajową produkcją. Nie mówię—doskonałą, ale mówię: dobrą.

Otóż mam wrażenie, iż gdyby wspomniany właśnie przezemnie w artykule poprzednim Automobilklub Polski, żywiej zainteresował się sprawą polskiej produkcji samochodowej, doskonałe projekty konstrukcyjne Mrajskiego, Glucka, Tańskiego i innych przestały by być dawno już projektami. Trudno mi w tej chwili kreślić program pracy — do usiłowania tego powrócę jeszcze — ograniczam się jednak do stwierdzenia raz jeszcze, iż wszelkie próby poruszenia społeczeństwa w kierunku zainteresowania się produkcją krajową, dały w rezultacie jedno wielkie zero, wszelkie próby tych czy innych rozważań, skończyły się analogicznie. Pozostała, jak rzekłem, droga czynu. I do tego powołane jest nie przeciążone Państwo, nie Armja, w rozwoju automobilizmu krajowego niewątpliwie poważnie zainteresowana, jest Naczelna Instytucja Automobilizmu Polskiego.

Po raz drugi podsuwam tę myśl — i już rzucam następną: czyby dla wysondowania opinji swych w tej sprawie Członków, nie zechciał Automobilklub Polski zorganizować szeregu wieczorów dyskusyjnych na temat krajowej produkcji? Zebrany w ten sposób materjał orjentacyjny pomógł by niewątpliwie dalszemu biegowi sprawy. I—mam wrażenie—byłoby to lepszem od dyskusji na łamach prasy, która uformowałaby myśl o przebiegu dyskusji i jej wnioskach. *Bolesław J. Kachel.*

Holenderskie Tourist Trophy.

Holenderskie Tourist-Trophy odbyły się bieżącego lata na 17-kilometrowym torze w Assen, niedaleko od Groningen. Tor posiadał szereg bardzo trudnych zakrętów. Pomimo niesprzyjającej pogody, przebieg zawodów był bardzo dobry. Organizacja zawodów była świetna. Wszystkie miejsca niebezpieczne doskonale wyznaczone, wszystkie niebezpieczne zakręty wypalisadowane. W boxach panował również wzorowy porządek. Do każdego zawodnika przydzielono specjalnego funkcjonarjusza.

Start odbył się o 10 rano. Najpierw wyjechało czterech zawodników kategorji do 175 cm³, którzy przebyli 170 kilometrów. Kategorja do 250 cm³ była obsadzona lepiej. Do zawodów na 204 kilometry, w tej kategorji stanęło 13 zawodników. W kategorji do 350 cm³ startowało 19 zawodników. Tor tej kategorji wynosił 238 kilometrów. *W kategorji najmniejszej zwycięzył* Crabtree na maszynie Excelsior-Jap, przed trzema holandczykami, jadącemi na maszynach D.K.W.

W kategorji 250 cm³ startował niemiec Winkler na maszynie D. K. W. Zwycięzcą, jak i w biegu poprzednim był anglik Handley, na maszynie Motosacoche; *osiągnął on przeciętną szybkość 110 klm.* na godzinę. O następne miejsce stoczyli zaciętą walkę Sarkis (O. K. Supreme) i Gleave (S.G.S.-Jap.), którzy rozwinęli również bardzo znaczną szybkość. *Bardzo ładnie reprezentowali się Belgowie* na maszynach „La Mondiale" i Holandczyk Fimmer na maszynie New Imperial. Holandczyk, jadący na D.K.W. miał fatalny wypadek. Dotknął przez nieuwagę w pędzie łańcucha, który mu *uciął wszystkie palce.*

W kategorji do 350 cm³ zabłysnął Hicks na maszynie Velocette, który w pierwszym okrążeniu toru rozwinął przeciętną szybkość 117 klm. na godzinę. O 17 sekund za nim Words na Nortonie. Za nim przybył w znacznym oddaleniu Sincock na A.J.S., który opóźnił się na starcie o 3 minuty i dzięki temu nie zdolał napędzić straconego czasu. Zwycięzca Hicks na Velocecie *przebył swoje najszybsze koło* z szybkością 125,3 klm. na godz.

Przy końcu zawodów zaczął lać deszcz i zerwała się burza. Niebacząc na to, większość widzów pozostała na swych miejscach, aż do popołudnia, czyli aż do rozpoczęcia zawodów kategorji półlitrowej w których startowały takie asy, jak *Datson, Handley, Wosds, Walker, Notf, Sincock, A. van Wijngaarden, Beutley* i inni. Ogółem brało udział 29 zawodników. Z zapartym oddechem, śledziła publiczność piekielne tempo zawodów. Dotson, dwukrotny zwycięzca angielskich seniorskich Tourist-Trophy i zdobywca francuskich Grand Prix był ogólnym faworytem. Zündorf na D.K.W. jechał bardzo dobrze. Jednak musiał ustąpić, gdyż wysunęła mu się z obręczy opona na tylnim kole. Tylko dzięki wielkiemu szczęściu nic mu się nie stało.

Handley przejechał pierwsze koło w czasie 8.31, odpowiadającym przeciętnej szybkości 121 klm. na godzinę. Dotson był drugim w czasie 8.38, Wosds trzecim w czasie 2.47. Noft przybył pierwszy, zdobywając przeciętną szybkość 120,4 klm. na godzinę.

IV Raid Pań Automobilklubu Polski.

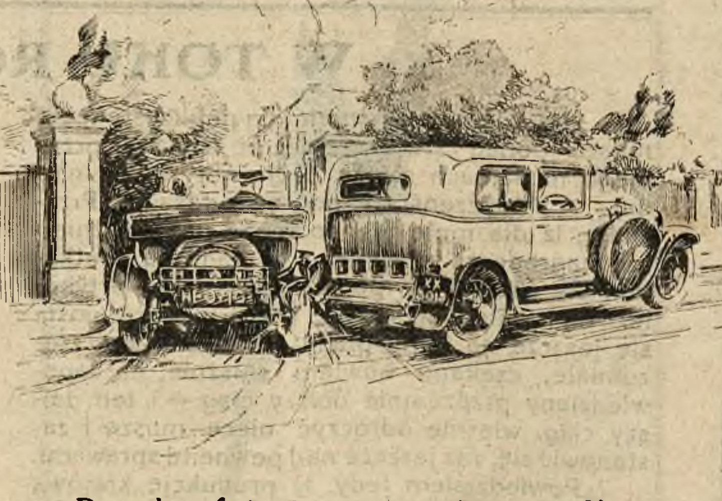
Między 14 i 16 września odbędzie się czwarty z kolei raid samochodowy Pań, organizowany przez Automobilklub Polski. Regulamin tego konkursu został tak ułożony, aby Raid był raczej próbą kierowcy, aniżeli samochodu.

Konkurs przeprowadzony został na ogólnej przestrzeni 1155 kilometrów w trzech następujących etapach: *Warszawa, Zakopane, Zakopane-Wisła i Wisła-Warszawa.* Trasa Raidu wiedzie zatem przez bardzo piękne i ciekawe okolice.

Podczas trwania imprezy *odbędą się dwie próby szybkości:* na wzniesieniu na odcinku szosy Lubień-Skomielna Biała i na płaszczyźnie w okolicach Warszawy. Dystans każdej próby wynosi 2 kilometry ze startem z miejsca.

Raidy damskie Automobilklubu Polski mają już za sobą bardzo piękne historję, gdyż gromadzą co rok sporą liczbę polskich automobilistek, które z zapałem walczą o cenne nagrody, przewidziane dla najlepiej klasyfikowanych pań. Nie należy wątpić, że i w tym roku na starcie stawi się wiele współzawodniczek, gdyż ilość pań prowadzących samochody bardzo się ostatnio powiększyła.

Zgłoszenia do konkursu przyjmuje: Sekretarjat Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, Warszawa, Aleja Szucha 10, do dnia 7 września godz. 14. Wpisowe wynosi 50 zł. od samochodu.



Przed cofnięciem — patrz w tył!

Godnym podziwu jest fakt, że najbardziej doświadczony kierowca traci głowę, gdy wypadnie mu cofnąć samochód wstecz. Wiedząc, że może on kierować wozem z taką samą dokładnością i pewnością przy cofaniu, jak podczas jazdy do przodu, *włącza nagle sprzęgło i otwiera przepustnicę,* celem zupełnie wolnego cofnięcia—zdaje się jednak zupełnie zapominać o tem, że nie widzi, dokąd jedzie. W rezultacie robi błędy, jakich napewno uniknie przy cofaniu mniej doświadczony, ale ostrożniejszy kierowca.

Ostatnio *miało miejsce następujące zdarzenie:* dwa samochody, prowadzone przez doświadczonych kierowców, dążyły jeden za drugim do wspólnego celu. Kierowca pierwszego samochodu przeoczył przecznicę, w którą miał skręcić. Nie zatrzymując się ani na chwilę, włączył tylny bieg celem cofnięcia wpoprzek ulicy. W tym samym momencie zderzył się z nadjeżdżającym za nim samochodem. *Rezultat:* dwa pogniecione błotniki i porysowana karoserja. Podobna bezmyślność powoduje wiele szkód i nieprzyjemności.

Małe tylne okienka u dużych zamkniętych wozów, dają bardzo ograniczone pole widzenia. Kierowca takich samochodów myśli, że spełnia swój obowiązek wobec znajdujących się za nim osób, jeżeli przed cofnięciem rzuci poprzez ramię okiem wtył. Częste wypadki spowodowane podobną nieostrożnością, są na porządku dziennym.

Lusterko nie może dać dokładnego obrazu, bez względu na to, gdzie zostało ono umieszczone, i skutkiem ograniczonego pola odbicia, przeszkoda może być łatwo ukryta, przed okiem kierowcy.

Nie należy również polegać *przy cofaniu samochodem* na sygnałach policjanta, względnie innej osoby.

Reasumując powyższe, radzimy przy cofaniu samochodem trzymać się dwóch zasad:

1. *przed cofaniem zbadać* teren, znajdujący się poza samochodem;

2. *cofać powoli.*

Wreszcie pozostaje zagadnienie cofania samochodem w porze nocnej. W takim wypadku, najlepszą gwarancją bezpieczeństwa, jest założenie lampki tylnej oświetlającej przestrzeń, znajdującą się poza samochodem.

Pamiętać jednak zawsze należy, że złota reguła brzmi:

„Przed cofnięciem — patrz w tył!"

Uczczenie zwycięzcy.

Anglicy lubują się w sportach *i umieją czcić swych bohaterów.* Sport motocyklowy, jest u nich niezwykle popularny. Nic więc dziwnego, że miasto Manchester zgotowało swemu obywatelowi-zwycięzcy tegorocznych seniorskich zawodów Tourist Trophy tryumfalne przyjęcie. *Dotson został przyjęty na dworcu, przez deputację miasta* Manchesteru i przewieziony w ozdobionym wieńcami powozie do ratusza, gdzie był powitany przez władze miejskie. W wygłoszonych mowach podkreślano, iż miasto Manchester spotkał tak wysoki zaszczyt, że gości w swych murach *najlepszego motocyklistę świata.*

REKORDY
amerykańskiej produkcji.

Produkcja samochodów (osobowych i ciężarowych) w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie wyniosła w czerwcu 536.309 sztuk. W ciągu pierwszych 6-ciu miesięcy bieżącego roku *został ustanowiony nowy rekord produkcji:* 3.380.088 samochodów, czyli o 1.053.579 pojazdów więcej, niż w tym samym okresie za rok 1928.

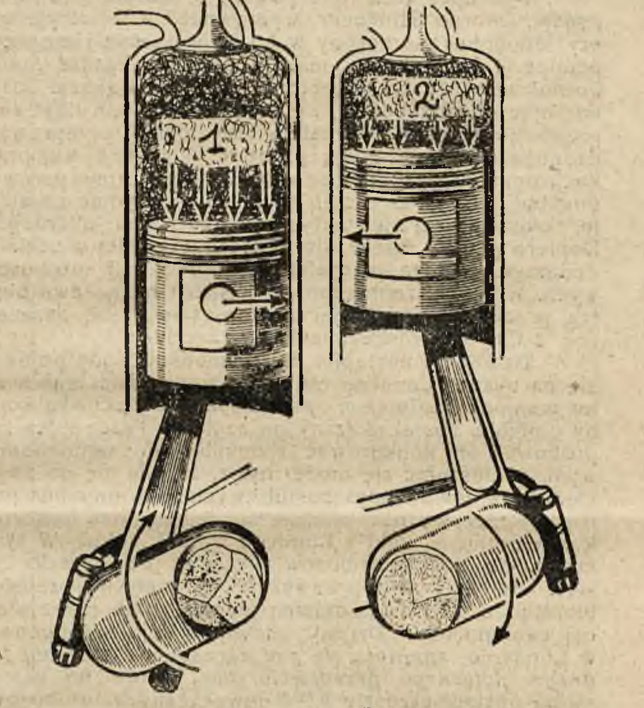
KLEKOTANIE TŁOKÓW.

Nieszkodliwe źródła klekotania tłoków. Oznaki, wskazujące konieczność założenia nowych tłoków.

Tak jak pewne dolegliwości ludzkie, stają się w pewnych okresach czasu modne, tak samo samochód podlega pewnym przemijającym dolegliwościom, przechodzącym po roku w zapomnienie. Jedną z tych dolegliwości, jest klekotanie tłoków, która—to sprawa zyskała ogromnie na znaczeniu z chwilą, gdy tłok aluminiowy zaczął wypierać swego rywala z lanego żelaza, która jednak obecnie nie zwraca na siebie żadnej uwagi. Niemniej jednak *przedmiot ten jest bardzo ciekawy*, ponieważ hałas spowodowany klekotaniem tłoka, może wywołać u posiadaczów nowych wozów zbyteczną obawę, że tłoki są uszkodzone.

Jeżeli tłok może się poruszać swobodnie, w górę i w dół cylindra, gdy silnik jest rozgrzany, to między tłokiem i cylindrem musi istnieć pewien odstęp, gdy silnik jest zimny, ponieważ tłok więcej się rozgrzewa od cylindra, dzięki jego większej temperaturze, spowodowanej pracą. Stopy aluminiowe znacznie więcej rozszerzają się z powodu ciepła, jak lane żelazo i dlatego też odstęp między tłokiem aluminiowym i cylindrem musi być znacznie większy.

W ciągu ostatnich kilku lat, starano się unormować kwestję odstępu, między tłokiem i cylindrym, przyczem wynalazcy obrali podwójną drogę postępowania: wynaleziono nowe stopy o mniejszym współczynniku rozszerzenia skutkiem ciepła, oraz kształt tłoka został tak zmieniony, żeby ten ostatni posiadał albo pewien stopień elastyczności, albo też jaknajmniej ulegał rozrzerzeniu się skutkiem ciepła. Do pierwszej kategorji należą tłoki B. H. B., pokryte u góry rowkami, do drugiej zaś kategorji należą tłoki takie jak typu Invar, tak bardzo dziś popularne w Ameryce. Metal Invar *nie ulega w praktyce pod wpływem ogrzania rozszerzaniu się* i dlatego został użyty do konstrukcji tych tłoków.



1) — *Zgęszczona mieszanka.* — Za skokiem kompresyjnym, tłok zostaje pchnięty w górę pochylonym łącznikiem tłokowym i zostaje pchnięty w bok, w kierunku ścianek cylindra.
2) — *Gazy rozpierające.* — Gdy zapalona mieszanka ulega rozszerzeniu, i wywiera ciśnienie w dół, pochylony łącznik zostaje odwrócony i popycha tłok w przeciwną stronę cylindra.

Odstęp między tłokiem i cylindrem.

Pomimo znacznego postępu, uzyskanego w konstrukcji tych i innych typów tłoków, należy zawsze utrzymać pewien odstęp, między tłokiem i cylindrem, gdy silnik jest zimny. Odstęp ten powinien wynosić 0,25 mm. przy średnicy cylindra 2,25 cm., lub u silników średnicy wielkości 0.75 mm. Z biegiem czasu tłoki się wycierają i odstęp może wzrosnąć do, powiedzmy, 1,25 mm. — po przebyciu kilku tysięcy kilometrów. Mały ten odstęp wystarcza w zupełności, aby tłok wydawał ten charakterystyczny klekocący odgłos, znany jako klekot tłoków, gdy silnik jest zimny.

Jeden rzut oka na załączone rysunki *w zupełności wyjaśnia, w jaki sposób powstaje odgłos.* Gdy tłok zostaje pchnięty w górę, przez pochylony łącznik tłokowy wbrew kompresji, to wykazuje on widoczną dążność do przesunięcia się w jedną stronę w kierunku ścianki cylindra. W chwilę później następuje wybuch i łącznik tłokowy zostaje przerzucony, przez korbę, tak że strona tłocząca tłoka zostaje odwrócona i poruszając się w cylindrze powoduje głośne uderzenie.

Tłumienie klekotu.

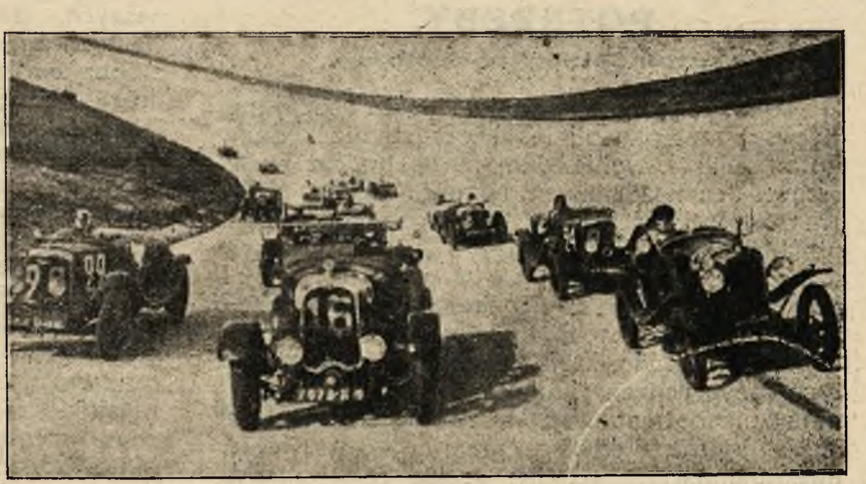
Zasadniczo siła ciężkości, uciszy klekot, który zniknie, gdy odnośne części ulegną rozgrzaniu; gdyby jednak klekot ten dał się słyszeć, nawet wówczas, gdy silnik jest rozgrzany — to i wtedy niema powodu do obawy.

Wreszcie dochodzimy do tego punktu, kiedy pewne części zostają tak zniszczone, że należy je zamienić nowemi i przeszlifować cylindry. Zachodzi pytanie, kiedy należy tego dokonać, czyli inaczej mówiąc, jakie są oznaki, wskazujące konieczność przeszlifowania cylindrów i założenia nowych części. *Silniki i warunki ich pracy są bardzo różnorodne*, i droga przebyta przez samochód, w silniku którego tłoki nie uległy zmianie, wynosi od 15.000 do 60.000 km. Jest jednak jeden nieomylny sposób, poznawania stanu tłoków i ich pierścieni. Jest to stan zużycia oliwy.

Tłoki i pierścienie, znajdujące się w złym stanie, przepuszczają za skokiem ssącym oliwę, która ulega spaleniu w komorze spalenia, wytwarzając charakterystyczny niebieski dym, uchodzący przez rurę wydmuchową. *Zużycie oliwy będzie proporcjonalnie wzrastało.*

Innym dobrym sposobem, jest usunięcie nakrywki z otworu do napełnienia oliwy i sitka i przysłuchiwać się odgłosom, wychodzącym z otworu. Jeżeli tłoki będą w złym stanie, *to słychać wybuch gazu*, uchodzącego za każdym skokiem,

Czasami wystarcza poprostu wymienić pierścienie, zachowując te same tłoki, lepiej jest jednak przeszlifować cylindry i założyć nowe pierścienie.



Tor samochodowy w Paryżu, był w ubiegłych latach widownią wielkich wyścigów, nie mających sobie równych w Europie. Dziś, już jest tylko widownią zawodów na wytrzymałość.

Verneuk Pau

miejscem walk o rekord szybkości.

W południowej Afryce, znajduje się miejscowość prawie przez nikogo nie nawiedzana, pustkowie, w którem od 4-ch lat nie padał deszcz. Miejsce to nazywa się Verneuk Pau i *jest dnem wyschniętego jeziora.* Na nim angielski zawodnik kpt. Malcolm Campbell podjął próbę, pobicia światowego rekordu szybkości. Campbell wybrał to miejsce dzięki temu, że jest ono idealnie równe i zupełnie opuszczone. Obecnie prowadzone są prace nad przystosowaniem tego terenu do jazd rekordowych. *Miejsce to stanie się w przyszłości widownią walk o rekord szybkości*, a tem samem miejscem konkurencyjnem, dla popularnej plaży w Dayton Beach. Na improwizowanej drodze przejechał tu samochód de Soto 2537 klm. w ciągu 24 godzin, rozwijając przeciętną szybkość 105 klm. 700 metr. na godzinę.

Po raz drugi naokoło świata.

Znana ekspedycja Wanderwelowa, która wyruszyła 27 listopada 1921 r z Detroit w podróż dookoła świata z dwoma samochodami Forda i jednym motocyklem z wózkiem, powróciła w sierpniu 1925 r. do Detroit, po dokonaniu podróży naokoło świata. 26 marca 1926 r. ekspedycja ta wyjechała z Nowego-Yorku w nową podróż dookoła świata. Obecnie jest ona przyjmowana w Paryżu.

Bank zakładów Opel.

Fabryki automobilowe niemieckie Opel, zakładają własny instytut rozrachunkowy i finansowy, który rozpocznie swą działalność już 1 lipca r. b. *Instytut ten będzie kierowany przez fachowców amerykańskich* i przekształcony w przyszłości na bank zakładów Opel. Założenie tego instytutu, pozostaje w ścisłym związku, z akcją finansową General Motors Co w tow. Opel. Jednocześnie planowane jest, również założenie instytucji ubezpieczeniowej, która będzie działać jako własne tow. akcyjne z ogr. por. zakładów Opel i zajmie się ubezpieczeniem wozów firmy.

1 wypadek na 2½ miljona Klm.

O'gorman, vice-prezes królewskiego angielskiego klubu podaje ciekawą statystykę, ruchu pojazdów motorowych w Anglji, która posiada dziś sieć dróg długości 178000 mil. Pojazdy silnikowe poruszające się po tych drogach, mają ogólną wartość około 2000 miljonów funtów szterlingów. Wypadków zanotowano 150.000. Należy jednak stwierdzić, że znaczny procent tej liczby, przypada na bardzo nieznaczne uszkodzenia. Przy obrachunku w stosunku do liczby przebytych klm. przez wszystkie pojazdy angielskie, jeden wypadek śmiertelny przypada na 2½ miljona klm. przebytych przez każdy samochód. ⅔ zanotowanych wypadków były spowodowane nieuwagą przechodniów.

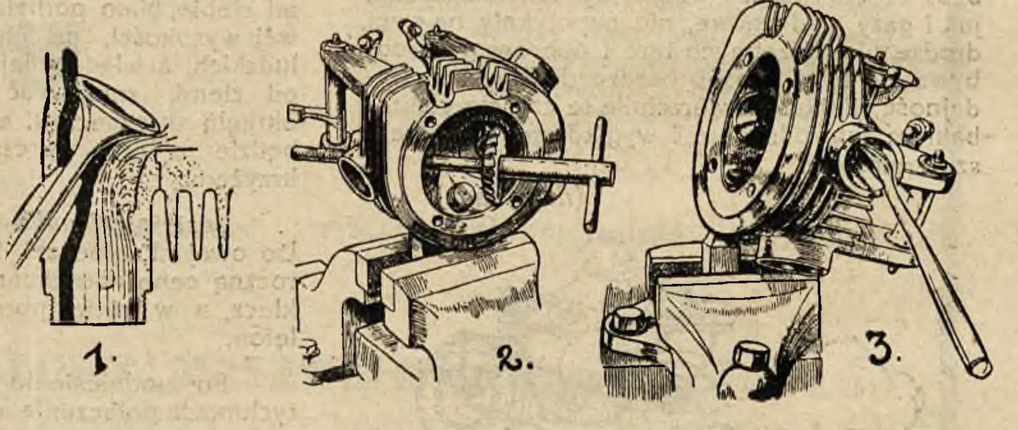
Przysposobienie

motocykla seryjnego do zawodów.

Nowoczesne fabryki motocyklowe, budują specjalne maszyny wyścigowe, jednak zwykły motocykl nowoczesny jest maszyną, tak szybką, że przy pewnym przysposobieniu go w zupełności nadaje się do zawodów motocyklowych. Mowa tu oczywiście o zawodach w których szybkość *nie gra roli decydującej.* By jednak motocykl dał na zawodach wszystko to, co z niego można wydobyć, należy go odpowiednio przysbosobić. Nie znaczy to, że ze zwykłej seryjnej maszyny, możemy zrobić motocykl wyścigowy, niczem nie ustępujący specjalnym maszynom wyścigowym, lecz tylko tyle, że dokonamy pewnych prac w tym kierunku w jakim idzie się, przy budowie motocykli wyścigowych. Przysposobiony w ten sposób motocykl, w zupełności wystarczy dla amatorów zawodów motocyklowych.

Przygotowanie maszyny do zawodów bardzo się opłaca, gdyż każdy zdobyty klm/godz. *może decydować o zwycięstwie.* Tu należy zaznaczyć, że np. w zawodach na drodze płaskiej, daje się widzieć bardzo często zwycięstwo zwykłych maszyn, nie budowanych specjalnie dla celów wyścigowych. Niema w tem nic dziwnego, jeżeli uświadomimy sobie, że wiele fabryk, korzystając z doświadczeń zdobytych na wielkich zawodach np. na angielskich Tourist Trophy wprowadza ulepszenie do swych motocyklów, nietylko wyścigowych lecz i seryjnych. Dlatego też, tak często do zawodów używa się normalnych motocykli, w odpowiedni sposób przysposobionych.

Tu *podamy szereg sposobów, zmierzających do zwiększenia wydajności maszyny* i przydatności jej do zawodów. Już zwykła generalna kontrola i przegląd całej maszyny, polepsza jej wydajność i zwiększa szybkość. Silnik jest duszą całej maszyny i jemu przeto musimy poświęcić największej uwagi. Do czasu, aż silnik nie pracuje bez zarzutu, nie mamy najmniejszych szans powodzenia. Pieczołowite obchodzenie się z każdą częścią silnika, jest bezwzględną koniecznością, o ile chcemy by silnik nasz pracował bez zarzutu. Wszelkie nakrętki muszą być zdejmowane i nakładane bardzo ostrożnie i starannie. Stosowanie tu dłut i młotków jest absolutnie niedopuszczalne. Przy demontowaniu silnika *należy zachować czystość i porządek* w układaniu części, tak by każda nakrętka wróciła na swoje miejsce. Przy demontowaniu silnika jest wskazanem pierwej odjąć wszystkie te części, które nie wymagają wyjmowania silnika z ramy. Przedewszystkiem ułatwia to pracę, gdyż silnik jest mocno osadzony w ramie, a po wtóre niektóre części zawadzałyby, przy wyjmowaniu silnika z ramy. Gdy nakrętki nie dają się zdjąć, napuszczamy je oliwą i pozostawiamy tak na noc. Oliwa w ciągu nocy przedostanie się do gwintu śruby, i na drugi dzień nakrętka da się łatwo zdjąć. Nie należy do odkręcania nakrętek stosować żabek, a nawet kluczy francuskich, które można czasem wadliwie nasadzić, szczególnie gdy, szczęki klucza są zbyt rozsunięte i nie przylegają do powierzchni nakrętki.



1) Wpływ występów na przypływ mieszanki — wiry. 3) Wygładzanie komór zaworowych skrobaniem. 2) Frezowanie siodła zaworu.

POTRZEBY
automobilisty w drodze.

Jest tego bardzo wiele. Są tu rzeczy na pierwszy rzut oka błahe, lecz często niezbędne. Automobilista, wybierając się w podróż musi przewidzieć każdą ewentualność, bowiem brak przezorności mści się w tym wypadku w sposób bardzo przykry. Zrozumi to każdy turysta, gdy sięgając pamięcią w przeszłość przypomni, jak stał na drodze bezradny i jak oczekiwał od kogoś rady, lub pomocy, a nikogo dookoła nie było, ktoby jej mógł udzielić. Aby tych przykrych chwil uniknąć, aby cudzej pomocy nie potrzebować, trzeba przed udaniem się w podróż, dokładnie przemyśleć wszystkie ewentualności i ustalić: *czego i w jakich warunkach automobiliście potrzeba.*

Automobilista podróżuje. Musi on więc poznać przedewszystkiem przepisy ruchu, a wybierając cel swej podróży musi mieć kogoś, kto by mu wskazał, dokąd jechać, gdzie jest ładnie, gdzie można się zabawić, jakie są drogi i dojazdy. Gdy automobilista ma chęć udać się zagranicę, co mu umożliwia jego szybki i wygodny samochód, musi on zaopatrzyć się w paszport zagraniczny, międzynarodowe dokumenty samochodowe, celne i t. p. Musi więc automobilista wiedzieć, gdzie i jaką drogą można te dokumenty otrzymać. *Nie jest to jednak wszystko.* O ile wybieramy się w podróż zagraniczną, to musimy przedewszystkiem dowiedzieć się, jakie są różnice w przepisach o ruchu kołowym w stosunku do przepisów naszych, do których się przyzwyczailiśmy. Na tą drugą i daleką podróż, trzeba wziąć z sobą bardzo wiele rzeczy, które są w podróży niezbędne. Będą to rzeczy tak różne, jak pieniądze, jodyna, browning, *których nic w chwili gwałtownej potrzeby,* zastąpić nie zdoła.

Podróżujący automobilista, musi uiszczać szereg opłat i podatków, musi więc on dobrze orjentować się w przepisach dotyczących tych opłat, by nie przekroczyć prawa, nie ściągnąć na siebie niepotrzebnych kar i grzywien, nie wchodzić w kolizję z miejscowemi władzami, oraz by nie być wprowadzonym w błąd rozmyślnie czy też mimowoli. Musi on również znać przepisy, celne, pozatem powinien on orjentować się w miejscowych cenach i opłatach np. za garażowanie samochodów. Jest wiele jeszcze i innych rzeczy potrzebnych automobiliście, udającemu się w podróż o których on przeważnie nie wie. a nawet nie wie o tem skąd te wiadomości mógł by wydostać.

Wielką pomocą w podróży, jest znajomość organizacyj samochodowych i turystycznych, które chętnie przychodzą z pomocą kolegom—automobilistom.

Widzimy więc, że sama umiejętność prowadzenia samochodu, automobiliście nie wystarcza: *musi on stale podtrzymywać kontakt ze światem* samochodowym i trzymać rękę na pulsie, jego szybkiego rozwoju.

Któż może być najlepszym informatorem automobilisty, kto tak liczne, a tak różnorodne informacje zbierze, ułoży w formie dogodnej i poda? Oczywiście, w pierwszym rzędzie tygodniowa i miesięczna prasa samochodowa, a w drugim specjalne książki samochodowo-informacyjne.

W języku polskim mamy *„Rocznik automobilklubu Polski“.* Jest on jednak nieco przestarzały, gdyż został wydany w roku 1926. Nowszy jest *„Informator Automobilisty“* wydany w roku ubiegłym.

Udając się więc w podróż, należy uważnie przestudjować odpowiednią literaturę fachową, by nie jechać naoślep na spotkanie niemiłym niespodziankom.

SETNY JUBILEUSZ
omnibusu w Londynie.

Przemysł samochodowy należy do jednego z najmłodszych przemysłów świata, gdyż datuje się zaledwie od ostatniego dziesiątka lat ubiegłego wieku. W rzeczywistości więc trudno byłoby mówić o wytworzeniu się w tak krótkim czasie tradycji tego przemysłu, na wzór innych dziedzin przemysłu, które starannie dbają o zachowanie swej kilkuwiekowej niekiedy tradycji. Ta ostatnia ma charakter całkowicie odmienny od zwykłego potocznego znaczenia, jakie nadajemy słowu tradycja. Podstawą każdego przemysłu, jest ciągłe udoskonalenie swych wytworów, eliminowanie dawnych systemów produkcji, przez coraz to nowsze i racjonalniej zorganizowane, a nie przedłużanie życia starych i nieudolnych form. Jedyną więc nicią, łączącą przeszłość danego przemysłu z jego teraźniejszością jest usilna wola pracy w kierunku wytworzenia takiego produktu, który możliwie idealnie zaspakajałby pewne potrzeby społeczeństwa.

Wychodząc z tego punktu widzenia nie zdziwimy się, że przemysł samochodowy hołduje zwyczajom obchodzenia jubileuszów, takich środków komunikacji, które zostały zastosowane poraz pierwszy na kilkadziesiąt lat, przed pojawieniem się samochodu, ich dzisiejszego kontynuatora.

Jednym z tych jubileuszów, który kilka tygodni temu bardzo uroczyście obchodzono w Londynie, była setna rocznica narodzin jednego z najpewniejszych sług i przyjaciół każdego mieszkańca miasta, mianowicie omnibusu.

4-go lipca 1829 roku pewien przedsiębiorca londyński, George Schillbeer, wyprowadził w świat pierwszy omnibus zaprzężony w trzy kare konie i mogący pomieścić 22 osoby. Z miejsca *omnibus zyskał takie powodzenie,* że przedsiębiorca stale powiększał ilość kursujących omnibusów, zwiększając przytem ilość zaprowadzonych linij. W cztery lata później przeprowadzono w Londynie nową próbę w dziedzinie komunikacji omnibusowej; a mianowicie, wypuszczono parowy omnibus, który nie zdołał się jednak utrzymać na stałe, okazując się niepraktycznym dla ruchu ulicznego. Dopiero pewnej francuskiej spółce, przypadło w udziale obdarzyć Londyn rozgałęzioną siecią linij autobusowych. Wozy te, zaprzężone w konie, i mając dwa piętra, przewoziły wzrastającą ustawicznie liczbę pasażerów z City na krańce miasta i odwrotnie.

Nowa era nastąpiła dla omnibusów, gdy pojawił się na ulicach Londynu na początku dwudziestego wieku *omnibus z silnikiem spalinowym.* Z tą chwilą konny omnibus został skazany na zagładę. Przez kilka lat próbował on konkurować z omnibusem samochodowym, pocieszając się może myślą, że uda się go zwyciężyć tak, jak niegdyś został zwyciężony omnibus parowy. Rzeczywistość okazała się jednak inną i ostatni konny omnibus znikł z Londynu w 1911 roku. W tym momencie ilość autobusów wynosiła już przeszło tysiąc. Należały one przeważnie do małych przedsiębiorstw, a hałaśliwą reklamą jednały sobie coraz więcej zwolenników. Dzisiaj wszystkie linje autobusowe w Londynie *znajdują się pod zarządem i kontrolą jednego potężnego przedsiębiorstwa,* które na usługi swoje posiada przeszło 5,000 nowoczesnych autobusów.

Publiczność Londyńska mogła nawet za cenę jednego szylinga, spróbować jazdy w jednym z tych starych typów omnibusu i przekonać się jak niewygodnie i wolno musieli podróżować ich przodkowie. Wracając do domu nowoczesnym autobusem, można było sobie doskonale uświadomić, jaki wspaniały postęp został dokonany w dziedzinie komunikacji, dzięki zastosowaniu samochodu, togo idealnego środka lokomocji.

Przedewszystkiem musimy zwrócić uwagę na wentyle, które muszą zupełnie dokładnie siadać na swoje siodła. Powierzchnie siodła w razie niedokładności należy przefrezować. *Jest to czynność trudna* i powierzyć ją można jedynie dobremu mechanikowi. Powierzchnie tak siodła jak i grzetka zaworu, muszą być nadzwyczaj dokładnie dopasowane, gdyż w przeciwnym razie grozi strata kompresji w silniku. To samo dotyczy prowadzenia wentyli. Wentyl nie powinien zacisnąć się, ani też posiadać luzu. O ile wentyl tym warunkom nie odpowiada, *należy go bezwzględnie usunąć* i zastąpić nowym. Równolegle ze sprawdzeniem wentyli, należy przeprowadzić kontrolę otworów i kanałów ssania i wydechu. Jest rzeczą bardzo ważną by tak mieszanka, jak i gazy wydechowe, nie napotykały na swej drodze niepotrzebnych tarć i oporów, gdyż odbywa się to w sposób bardzo dotkliwy na wydajność silnika. Powierzchnie te czyścimy skrobakiem lub pilnikiem i wygładzamy papierem szmerglowym.

(*dok. nast.*)



Pogotowie samochodowe
w Niemczech.

W ubiegłym tygodniu niemieckie *towarzystwo samopomocy automobilistów,* dało do użytku telefon sygnałowy, na przestrzeni pomiędzy Berlinem, a Lipskiem.

Na tej drodze, co cztery kilometry, znajdować się będzie rozmównica telefoniczna do użytku automobilistów, w razie zepsucia się maszyny, albo nieszczęśliwego wypadku.

Wszędzie zaś, gdzie te rozmównice będą dalej od siebie położone, aniżeli 4 kilometry, będą ustawione na niewielkich przestrzeniach od siebie, biało pomalowane maszty 3-metrowej wysokości, na których na wysokości ust ludzkich, a więc mniej więcej na półtora metra od ziemi, znajdować się będzie zamknięta okrągła skrzyneczka, a w pobliżu dawać znać będzie o nich tarcza z zielono-czerwonym krzyżem.

Jest to *odznaka pomocy automobilowej.* Do owej skrzyneczki każdy automobilista, za roczną cenę abonamentową 15 marek, otrzyma klucz, a w razie potrzeby znajdzie tam telefon.

Po podniesieniu słuchawki, nastąpi natychmiast połączenie z najbliższym warsztatem reparacyjnym, a na wypadek, gdyby po ciężkim wypadku zgłaszający się automobilista nie mógł mówić, samo podkręcenie korby *wywoła sygnał alarmowy* na stacji.

Po warsztatach reparacyjnych, ustawione są aparaty odbiorcze z numerami, a opadające z nich klapki, dadzą natychmiast poznać z jakiego miejsca wzywa się pomocy.

Warsztaty, które wybrano do tego celu, musiały się zobowiązać do służby nocnej i do nocnego pogotowia, a w razie nieszczęśliwego wypadku są zobowiązane zabrać lekarza i wóz sanitarny.

Pomoc automobilowa, zawarła też umowę z całym szeregiem gospód wzdłuż drogi, które zobowiązały się do przyjmowania doniesień o wypadkach i jaknajrychlej podawania ich dalej.

Na przestrzeniach, gdzie pomoc lekarska jest zbyt odległa, tam po gospodach umieszczono zamknięte pakuneczki z koniecznym materjałem opatrunkowym. Również i te miejsca *wskazują tarcze z zielono-czerwonym krzyżem.*

Jest to niewątpliwie ważny krok, do uczynienia podróży automobilowej i autobusowej bardziej bezpieczną, a te niemieckie zarządzenia zasługiwałyby na naśladownictwo i u nas.

TADEUSZ JAKIMOWICZ.

O PUHAR SCHNEIDERA.

Walki o puhar Schneidera, mają już bardzo bogatą historję. Puhar ufundował w roku 1913 przemysłowiec francuski ś. p. Jakób Schneider (zmarł w roku 1928); zdobywa go ten aeroklub, którego przedstawiciel na oznaczonej trasie *uzyska największą przeciętną szybkość.*

Zawody są organizowane, tylko dla wodnopłatowców, do roku 1927 odbywały się rokrocznie, a urządzał je zwycięski aeroklub. Nagroda jest wędrowną a zostanie przyznaną na stałe temu narodowi, który puhar ten w ciągu pięciu zawodów zdobędzie trzy razy (nie koniecznie kolejno). W roku 1928 w regulaminie zawodów uczyniono zmianę, a mianowicie postanowiono zawody urządać nie w okresie jednorocznym, ale dwurocznym, gdyż ten dotychczas okazał się za szczupłym do należytego przygotowania się. Dziś doskonalenie płatowca nie posuwa się takiemi nagłemi skokami naprzód, jak w pierwszych latach jego rozwoju, gdyż dzisiejsza technika budowy płatowców *wkroczyła już na żelazne tory rozwoju* i o postępie decydują już tylko zdolności, oraz wytrwała i żmudna praca. Okres przypadkowych odkryć, które mogą dostarczyć pierwsze poczynania—minął; podstawy i droga dalszego rozwoju płatowca są nam znane, rozwiązanie jednych stwarza dopiero możliwość, rozwiązania nowych udoskonaleń. Wobec powyższego jasnem jest, że *w rocznym odstępie czasu trudno jest cośkolwiek więcej zdziałać.*

Zawody o puhar Scheidera, przerwała wojna światowa a zostały wznowione dopiero w roku 1919. Pierwszą szybkość jaką zdołano uzyskać (w r. 1913) *wynosiła 175 klm. na godz.*, ostatnia jaką uzyskano (w roku 1927) wynosi 485 km. na godz. (!) W pierwszym roku zawodów, puhar zdobyła Francja, której w następnych zawodach odebrała Anglja i od tego czasu *nie znalazł się on ani raz w rękach Aeroklubu francuskiego.* Wydzierały go sobie Ameryka, Anglja i Włochy. Zachodziły już kilkakrotnie takie momenty, w których myślano że historja puharu Schneidera, zostanie zamkniętą i puhar przejdzie na stałe w posiadanie Ameryki, Anglji lub Włoch, lecz to zwykle w zawodach bywa, tak i w tym wypadku do zwycięstwa nie wystarczą wielkie kwalifikacje, *potrzebnem jest jeszcze choćby „małe szczęście“.*

Ostatnie zawody odbyły się w Lido (obok Wenecji); do zawodów zgłosiły się trzy państwa a mianowicie Ameryka, Anglja i Włochy. Ameryka w przeddzień zawodów wycofała się tak, że walka która była bardzo zaciętą i ciekawą rozegrała się tylko, między dwoma równymi co do sił przeciwnikami (narodami). *Przegrały je Włochy,* których szczęście w dniu zawodów zupełnie opuściło. *Anglja stanęła do zawodów z trzema wodnopłatowcami,* dwa typu "Submarine" jeden typu „Gloster" wszystkie z silnikami około 1,000 K. M. mocy typu „Napier Lion". Włochy zaś wzięły udział na trzech hydroplanach typu „Macchi 22" z silnikami „Fiat" też mocy około 1,000 K. M. Wyścig odbywał się po trójkącie w obwodzie 50 km. o dwu kątach bardzo ostrych (i o jednym prawie że pół pełnym), tak że maszyny w tych miejscach, zmieniały kierunek lotu na wprost przeciwny; trójkąt należało przebyć 7 razy (350 km. razem), przyczem pod rachubę, była brana średnia szybkość na tej przestrzeni. Zawody ukończyły tylko dwa wodnopłatowce angielskie, wszystkie maszyny włoskie po kilku okrążeniach musiały lądować. *Przyczyną niepowodzenia* była zmiana, jaką zastosowano w silniku w dniu zawodów, a która miała spotęgować moc silników i tem samem przyczynić się do zwiększenia szybkości. Zmiana ta wywarła, wręcz przeciwny skutek i Włochy musiały dać puhar Anglji.

Wyczyn Anglika został uznany za rekord szybkości, lecz nie na długo, gdyż w niedługim czasie zdystansował go Włoch (Bernardi) osiągając na tej samej maszynie, na której startował w zawodach o puhar Schneidera — szybkość 512 km. na godz. Szybkość tą usiłowała pobić Anglja i Ameryka, której nawet bardzo powiodło się w tym kierunku, lecz wyczyn jej nie został zatwierdzony jako rekord, gdyż zbyt mało różnił się od ustanowionego, a według regulaminu, nowy rekord szybkości może być tylko wtedy zatwierdzonym *o ile ostatni przewyższa nie mniej jak 7 km. na godz.*

Tegoroczne zawody zapowiadają się bardzo ciekawie, gdyż walka będzie bardzo zaciętą. Przedewszystkiem *Anglja będzie starała się za wszelką cenę zatrzymać puhar,* Włochy zaś będą usilnie starać się powetować swoją klęskę na ostatnich zawodach. Ponadto udział zgłosiły Ameryka, która już dawno nie miała puharu Schneidera w swych rękach, oraz Francja, która do ostatnich zawodów (w r. 1927) nawet nie zgłosiła się. W ostatnich czasach dzięki intensywnej pracy francuskiego Minist. Lotn. lotnictwo we Francji poczyniło już znaczne postępy (powracając powoli do dawnej świetności), tak że zdecydowano się wziąść udział w walce o puhar Schneidera; zgłoszone płatowce są typu „Bernardi" znanej wytwórni francuskiej.

Zawody o puhar Schneidera, są niczem innem jak tylko bezkrwawą bitwą lotniczą, gdyż o zwycięstwie decyduje tu jak i w walce powietrznej, szybkość. W walce powietrznej, płatowiec, który rozwija większą szybkość od swego przeciwnika, zawsze zwycięża, tak samo i w tych zawodach. Lecz nagrodą zwycięstwa będzie nie śmierć przeciwnika lecz puhar Schneidera.

Nowy światowy rekord wytrwałości

na tle historji lotów z zaopatrywaniem z powietrza.

Piloci Dale Jackson i Forest O'Brien ustanowili w połowie czerwca b. r. nowy światowy rekord wytrwałości, przebywając w powietrzu 420 godzin 42 minuty, czyli 17 i pół dnia. Rekord ten został postawiony na samolocie „Saint-Louis Robin" Curtiss-Robin z silnikiem Wright o mocy 220 koni. Lotnicy, zgodnie z opinią lekarzy, którzy zbadali ich stan zdrowotny po wylądowaniu, *nie ponieśli żadnego uszczerbku dla swego zdrowia,* zarobili natomiast bardzo pokaźną sumę i dowiedli, że nowoczesny silnik może pracować 420 godzin bez przerwy. Oczywiście, zaopatrzenie silnika w materjały pędne i smary odbywało się przy pomocy innego samolotu.

Historja lotów na wytrwałość *jest bardzo krótka.*

27 i 28 czerwca 1923 r. został ustanowiony rekord, przez amerykańskich pilotów Smith'a i Ritdier'a wynoszący 37 godzin 15 minut.

Był to pierwszy rekord zdobyty, przy udziale drugiego samolotu, dostarczającego materjały pędne podczas lotu. Tym rekordem pobito zaledwie o 1 godzinę i 11 minut rekord wytrwałości, ustalony przez Kelly'ego i Ready'ego na samolocie Fokker-Liberty, *bez zaopatrywania* samolotu w czasie lotu.

Pierwszy uzyskany w ten sposób rekord, trwał aż do roku 1928, gdy belgijscy piloci Crooy i Gzoov *ustalili nowy światowy rekord* 60 godzin 7 minut.

Rekord ten został zdystansowany przez samolot „Questin Mork". zaopatrzony w trzy silniki (Fokker-Wright), który przebył w powietrzu bez lądowania 150 godzin 40 minut. Po tym locie *rekordy szybko następowały* jeden po drugim. Robbius i Kellyh (172 godziny 34 minuty), Mitchell i Newcomb (174 godziny 59 minut), Mitchell i Reinhardt (246 godzin 42 minuty). Obecny rekord 420 godzin 42 minuty, pobił poprzedni o 173 godziny.

Nowy płatowiec.

Przyzwyczailiśmy się już do tych płatowców, które widzimy codziennie na lotnisku tak, że nie zwracają już naszej uwagi. Znamy i poznajemy je zdaleka jakkolwiek jest ich bardzo wiele. I tak powszechnie znanymi, a coraz rzadziej spotykanym u nas jest „Junkers;" zato coraz to częściej i liczniej widzianym jest od niedawna, nowy płatowiec pasażerski „Foker". Równie znane są nam płatowce wojskowe jak „Potez 25", „Potez 27", oraz mało już spotykany „Potez 15" wreszcie Breguet 19" i zwinny szybki jak strzała „Spad 61"—na których to wprawiają się w sztuce latania i w walce powietrznej, obrońcy naszych błękitów. Często także widujemy sunące powoli i brzęczące jak pszczoły „Hanrioty" na których brać akademicka poznaje tajemnicę lotu. Tylko czasem, zwracają naszą uwagę płatowce nowe zupełnie odmienne od naszych, które zatrzymują się w Warszawie w przelocie.

Od niedawna, coraz częściej na lotniku mokotowskim, ukazuje się zupełnie nowy płatowiec, o barwach polskich, który zwraca na siebie powszechną uwagę nader śmiałemi i niezwykle czysto i pięknie wykonywanemi ewolucjami, stanowiącemi akrobację powietrzną. Tak że nieraz, patrząc się, krew w żyłach się ścina, bowiem trudno uwierzyć, że to sam lotnik w tak niebezpieczne pozycje składa płatowiec.

Jest to nowy jednopłatowiec, o górnym płacie podpartym dwoma parami zastrzałów, typu „Wibault" pochodzenia francuskiego. *Płatowiec ten produkują seryjnie* Państwowe Zakłady Lotnicze do użytku naszej armji, w której będzie używany jako płatowiec myśliwski (pościgowy). Jak wiadomo płatowce tego typu muszą odznaczać się wielką szybkością i zwinnością, gdyż służą do walki powietrznej.

Wyczyn pilotki francuskiej.

Pani Bastie, znana francuska pilotka, pobiła światowy rekord wytrwałości, pozostając w powietrzu 26 godzin 47 minut i 25 sekund. *Dotychczas rekord wytrwałości należał do Amerykanki.* Pani Bastié startowała na samolocie Coudron z czterdziestokonnym silnikiem Salmson. Należy podkreślić, że pogoda, która początkowo sprzyjała pilotce, po kilku godzinach lotu popsuła się: zaczął padać deszcz i zerwała się burza. Nie bacząc na tak ciężkie warunki lotu, wytrwała francuska pilotka pozostała w powietrzu do następnego dnia i wylądowała dopiero nad ranem w obecności tłumów publiczności, które zgotowały jej zasłużoną owacją.

Płatowiec Forda w warszawie.

Dnia 23 sierpnia, lądował na lotnisku cywilnem w Warszawie, płatowiec Forda. Odbywa on lot okrężny po Europie. W locie tym nie rozchodzi się o wynik sportowy, jest on o charakterze czysto propagandowym i ma na celu jedynie zareklamowanie płatowca, do użytku handlowego linjom lotniczym. Ford, który idąc za prądem czasu, dał światu samochód seryjny; do powszechnego użytku, po możliwie niskiej cenie, — obecnie wobec wielkich postępów przemysłu lotniczego, oraz wobec wielkiej przyszłości lotnictwa w życiu handlowem pragnie, w tej dziedzinie odegrać nie przeciętną rolę—*pragnie zasypać Europę swemi samolotami,* tak jak zasypał samochodami.

Lecz zadanie pod tym względem, jest znacznie trudniejsze, gdyż dziś w każdym narodzie zrozumienie potrzeby rodzimego przemysłu lotniczego, jest tak wielkie, że każdy naród jest gotów w początkach ponieść nawet wielkie ofiary, byleby go posiadać. Dziś każde państwo wie, że nie posiadanie rodzimego przemysłu lotniczego, to skazanie się na zagładę. Dlatego ambicją i dumą każdego narodu, jest jaknajintensywniejsza praca w tym kierunku i dlatego też, tak wielki nacisk kładzie się obecnie na charakter narodowy każdego wyczynu lotniczego (z tego powodu mają one nieraz wielkie znaczenie pod względem politycznym).

Wobec powyższego sądzimy, że raid propagandowy płatowca Forda *nie przyniesie Fordowi takich korzyści jakie zamierza* osiągnąć. My zaś ze swej strony oglądamy, lecz produkujmy i popierajmy swoje.

W największej tajemnicy angielskie zakłady w Southampon wyprodukowały nowy typ samolotu, który dzięki swym właściwościom, będzie mógł z wielkim powodzeniem ubiegać się o słynną nagrodę Schneidra, udzielaną za najszybszy lot. Samolot ten, jest połączeniem aeroplanu z hydroplanem; całkowicie zbudowany z metalu o sile 820 koni, ma on wygląd torpedy; w skrzydłach tego monoplanu jest umieszczony radjator, benzyna w pływakach, a oliwa na końcu ogona, gdzie jest ochładzana pędem powietrza. Podczas pierwszej próby lotu, która niedawno się odbyła, samolot tak szybko pędził po nieboskłonie, że obserwatorzy ustawicznie tracili go z oczu.

Port żeglugi powietrznej w Warszawie.

W roku bieżącym, warszawski port dla żeglugi powietrznej, mieszczący się tuż za kolonją Staszica u wylotu ul. Topolowej, otrzymał cały szereg nowoczesnych urządzeń, które zasadniczo zmieniły jego dotychczasowy wygląd. Przedewszystkiem zatem Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, zbudował bardzo estetyczny budynek dworca lotniczego, w którym poza biurami Polskich Linij Lotniczych „Lot“ i CIDNA'Y (Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej), mieszczą się: poczekalnia dla pasażerów,

biura władz policyjnych, celnych i zawiadowcy portu Ministerstwa Komunikacji, biuro meteorologiczne i t. d., a wreszcie na I-em piętrze kawiarnia, z której korzystać mogą, zarówno pasażerowie jak i publiczność z miasta.

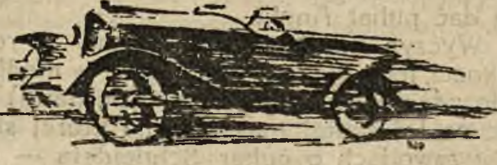
Po europejsku urządzona kawiarnia, zaopatrzona w doskonałe zimne i gorące przekąski oraz napoje, pozwala na miłe spędzenie czasu, na lotnisku publiczności, chcącej przyglądać się ruchowi lotniczemu.

Okolice dworca lotniczego, zostały bogato ukwiecone i odgrodzone od właściwego lotniska estetycznemi, barwnemi płotami. Z dworca lotniczego biegnie betonowy chodnik, do miejsca startów i lądowań samolotów, który jest również wyłożony betonem. dzięki czemu pasażerowie dostają się do samolotów zupełnie wygodnie.

W porcie warszawskim, dla wygody publiczności zainstalowano wreszcie urząd pocztowy, który przyjmuje nietylko pocztę lotniczą, ale także i zwyczajną.

Obecny wygląd portu lotniczego *nic zatem nie pozostawia do życzenia*, a świetne, centralne jego położenie w samym środku miasta (dojazd tramwajami Nr. Nr. 17 i 25) umożliwia szerokiej publiczności zapoznanie się praktyczne z lotnictwem komunikacyjnem, oraz spędzenie mile czasu w czystem powietrzu bez kurzu, jakie zapewnia zieleń, którą pokryte jest całe lotnisko.

Ruch w porcie warszawskim panuje obecnie duży, gdyż codziennie, dwa razy dziennie, odlatują i przylatują samoloty do i z Poznania, codziennie zaś do i z Katowic, Krakowa, Wiednia, Lwowa, Gdańska, Pragi i Paryża. Publiczność zatem od samego rana, do późnego wieczora, ma możność obserwowania startów i lądowań płatowców komunikacyjnych.



UPOWAŻNIONY ODDZIAŁ „AUTOLOTU“ NA GÓRNY ŚLĄSK — KATOWICE, DRZYMAŁY 1, PRZY SEKRETARJACIE GEN. POL. ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu“: kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna“, Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80. Wydawca: „AUTOLOT“ Sp. o. o.